

**第2回 持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議
事務局説明資料③
参考資料**

**国土交通省 航空局
令和8年6月**

「空港の設置及び管理に関する基本方針」について

空港の設置及び管理に関する基本方針について

- 「空港の設置及び管理に関する基本方針」(以下「基本方針」という。)は、平成20年の空港法の改正とあわせ、空港法第3条に基づき定められたもの。
- 空港の設置・管理に密接な関連を有する者が多岐にわたる中で、これに携わる者の自発的で創意工夫に富んだ取組や、相互の有機的連携を推進するため、国土交通大臣が指針を示すもの。
- また、基本方針は、空港機能施設事業者の指定基準や空港脱炭素化推進計画の認定基準等の効果を付与されている。

改正の背景・今後の対応

- 今般、空港を取り巻く環境変化を踏まえ、基本方針の内容を見直す改正を実施(令和8年4月適用)。
- 基本方針の見直し・改定は、原則として概ね5年ごとに行うとされているが、社会経済情勢等の変化を受け、基本方針を見直すべき事態が生じた場合は、見直し・改定の時期を待つことなく臨機応変に対応。

【航空・空港行政を取り巻く環境】

航空・空港政策の変化

- 成田空港の更なる機能強化
- 航空・空港の脱炭素化
- 空港の応需能力の拡大
- 空港DXの推進
- 保安検査の実施主体移行

等

周辺環境の変化

- 人口減少 / インバウンドの増加
- 近隣アジア諸国・地域の空港整備
- 国際情勢の不透明化
- 自然災害の頻発化・激甚化
- コンプライアンス意識の高まり

等

担い手不足や国内線の需要減少など、人口減少がもたらす危機への対応

国際的な交流拡大の取り込みなど、次世代の空港運営を見据えた空港のあり方改革

空港が果たす国民の安全・安心の確保へのニーズの高まり



空港の設置及び管理に関する基本方針」(改正概要)

担い手不足や国内線の需要減少など、人口減少がもたらす危機への対応

○ 空港業務(グランドハンドリング・保安検査等)

- └ 空港業務は、航空機の安全かつ効率的な運航に不可欠な業務である上、空港の満足度にも影響を与える業務。
- └ 航空運送事業者等が空港業務を委託等する際、十分な業務遂行能力を有する事業者の選定や、当該事業者において、処遇改善や労働環境改善への積極的な取組等、業務が適切に行われていることを不断に確認することを推奨。

○ 空港DXの推進

- └ 搭乗関連手続の円滑化・迅速化や、グランドハンドリング業務の省人化・省力化等のイノベーションを官民が連携して推進。

○ コンセプション事業の導入を含む空港経営改革の推進

- └ コンセプション事業の導入は効果的かつ効率的な空港の運営を実現する有効な手段の1つであり、引き続き導入を推進。導入が困難な空港においても、各空港の特性に応じて、より効果的・効率的な運営手法を選択して空港経営改革に取り組む。

国際的な交流拡大の取り込みなど、次世代の空港運営を見据えた空港のあり方改革

○ 成田空港の滑走路の新增設等

- └ アジアの国・地域の他の主要空港と比較して遜色のない国際ハブ空港としての機能強化を図る。

○ 空港アクセスの強化

- └ 鉄道アクセスの輸送力強化・速達化のほか、駐車場の混雑対策に総合的に取り組む。

○ 訪日外国人旅行者(インバウンド)

- └ 持続的に観光客を受入れ、その効果を日本全体へ波及させていくため、空港が基幹的な交通ネットワークの構築に寄与。
- └ 地方空港への国際線の就航拡大と、地方空港と拠点空港を結ぶ国内線の利用促進の双方を念頭に、空港マネジメントを推進。

○ 空港の脱炭素化

- └ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、**空港の脱炭素化を推進するほか、国際競争力のある価格でのSAFの導入を促進。**

○ ガバナンス(企業統治)の確保

- └ 公共性の高い空港インフラの運営を担う民間事業者は、コンプライアンスをはじめとするガバナンス(企業統治)の確保に関する取組の実効性を十分に確保する必要がある。具体的には、ガバナンス確保のための指針等の整備と遵守の宣言や社外取締役・監査役等が監督する仕組みを含めた適切な経営の確保、国民に対する積極的な情報開示の実行等に努めることが求められる。

空港が果たす国民の安全・安心の確保への二一ズの高まり

○ 防災・減災、国土強靱化

- └ 空港の耐災害性や防災拠点機能を強化することで、空港周辺の地域防災力向上や国土強靱化へ貢献。
- └ 災害時の迅速かつ円滑な対応のためA2-BCP(事業継続計画)を不断に見直すほか、災害時の権限代行制度を適切に運用。

○ 経済安全保障

- └ 拠点空港の機能強化と航空ネットワークの充実を着実に図ることで、経済安全保障の確立に資する。

空港の役割（経済安全保障法）

経済安全保障法第50条の改定（令和4年）にて空港は、国内・国際航空運送事業者ともに**特定社会基盤役務**に位置づけられた。

経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律

経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律 第五十条（特定社会基盤事業者の指定）

第五十条 主務大臣は、**特定社会基盤事業**（次に掲げる事業のうち、**特定社会基盤役務（国民生活及び経済活動の基盤となる役務であって、その安定的な提供に支障が生じた場合に国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれがあるもの**をいう。以下この項及び第五十二条において同じ。）の提供を行うものとして政令で定めるものをいう。以下この章及び第八十六条第二項において同じ。）を行う者のうち、その使用する特定重要設備（特定社会基盤事業の用に供される設備、機器、装置又はプログラムのうち、特定社会基盤役務を安定的に提供するために重要であり、かつ、我が国の外部から行われる特定社会基盤役務の安定的な提供を妨害する行為の手段として使用されるおそれがあるものとして主務省令で定めるものをいう。以下この章及び第九十二条第一項において同じ。）の機能が停止し、又は低下した場合に、その提供する特定社会基盤役務の安定的な提供に支障が生じ、これによって国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれが大きいものとして主務省令で定める基準に該当する者を特定社会基盤事業者として指定することができる。

- 一 電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）第二条第一項第十六号に規定する電気事業
- 二 ガス事業法（昭和二十九年法律第五十一号）第二条第十一項に規定するガス事業
- 三 石油の備蓄の確保等に関する法律（昭和五十年法律第九十六号）第二条第五項に規定する石油精製業及び同条第九項に規定する石油ガス輸入業
- 四 水道法（昭和三十二年法律第七十七号）第三条第二項に規定する水道事業及び同条第四項に規定する水道用水供給事業
- 五 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二条第二項に規定する第一種鉄道事業
- 六 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第二項に規定する一般貨物自動車運送事業
- 七 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第二条第六項に規定する貨物定期航路事業及び同条第八項に規定する不定期航路事業のうち、主として本邦の港と本邦以外の地域の港との間において貨物を運送するもの
- 八 港湾運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）第三条第一号に規定する一般港湾運送事業
- 九 **航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第十九項に規定する国際航空運送事業及び同条第二十項に規定する国内定期航空運送事業**
- 十 **空港（空港法（昭和三十一年法律第八十号）第二条に規定する空港をいう。以下この号において同じ。）の設置及び管理を行う事業並びに空港に係る民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律第十七号）第二条第六項に規定する公共施設等運営事業**
- 十一 電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）第二条第四号に規定する電気通信事業
- 十二 放送事業のうち、放送法（昭和二十五年法律第三百二十二号）第二条第二号に規定する基幹放送を行うもの
- 十三 郵便事業
- 十四 金融に係る事業のうち、次に掲げるもの
（略）
- 十五 割賦販売法（昭和三十六年法律第一百五十九号）第二条第三項に規定する包括信用購入あっせんの業務を行う事業

今後の空港の役割（ICAO総会決議）

- 2025年9月に開催された第42回ICAO総会にて、ACI（Airports Council International）等の業界団体が、航空輸送の脱炭素化に向け、グリーンエネルギーの導入・普及における空港の重要性を強調し、各国に空港の脱炭素化プロジェクト導入促進に繋がる枠組み構築を奨励する内容のペーパーを提出（A41-WP・210）。
- 議場から特段反対なく支持されたことを踏まえ、総会決議に追加で盛り込まれることとなった。

総会決議に追加で盛り込まれた内容（赤字）

Welcoming the convening of the ICAO Seminars on Green Airports in November 2017, May 2019, and November 2021 and April 2024, and recognizing the **critical role of airports in the deployment and distribution of cleaner energies for air transport decarbonization in support of the LTAG**, and the importance on the resilience of airports;

2017年11月、2019年5月、2021年11月、2024年4月に開催されたICAOグリーン空港セミナーを歓迎するとともに、**空港が航空輸送の脱炭素化に向けたグリーンエネルギーの導入・普及において重要な役割を担い、長期航空目標(LTAG)を支援すること、ならびに空港のレジリエンスの重要性を認識する。**

25. c) Requests States to: **develop and implement frameworks that facilitate the deployment of decarbonization projects at airports such as for energy storage and infrastructure**, and work together through ICAO to exchange information and best practices on Green Airports, including practices related to airport planning, development, operations and maintenance; and

25. c) 各国に対し、以下のことを要請する：**空港におけるエネルギー貯蔵やインフラ整備などの脱炭素化プロジェクトの導入を促進する枠組みを策定・実施すること、**ならびにICAOを通じて協力し、空港の計画、開発、運営、維持管理に関連する実践を含むグリーン空港に関する情報とベストプラクティスを交換すること。

26. c) Requests the Council to: continue **to facilitate capacity building and technical assistance, and provide** the forum to exchange information on best practices for Green Airports, covering such subjects as smart buildings, renewable energy, green mobility, climate change adaptation and resilient development, community engagement and sustainability reporting, aiming at sharing lessons learned and best practices among airports;

26. c) 理事会に対し、以下のことを要請する：グリーン空港に関するベストプラクティス（スマートビル、再生可能エネルギー、グリーンモビリティ、気候変動適応策及びレジリエントな開発、地域社会との連携、持続可能性報告等の分野を含む）に関する情報交換の場を提供し、**能力構築及び技術支援の促進**を継続すること。これにより、空港間での教訓及びベストプラクティスの共有を図る。

Scaling Up Sustainable Aviation Fuel Supply (World Economic Forum (WEF) / Kearney)

[WEF_Scaling_Sustainable_Aviation_Fuel_Supply_2024.pdf](#)

"Another key aspect that heavily influences and potentially shifts the regional technical and economic perspective detailed above is the local regulatory and policy environment. **Around 75% of projected global fuel demand in 2030 is covered by either discussed, proposed or already adopted regulation, affecting regional competitiveness.** The most advanced regulations have been passed in Europe and the US, relying largely on mandates and incentives, respectively.

上述した地域の技術的・経済的見通しを大きく左右し、潜在的に変化させるもう一つの重要な側面は、現地の規制と政策環境である。**2023年時点の予測で2030年の世界的な燃料需要の約75%が、検討中、提案中、または既に採用された規制によってカバーされており、これらは地域の競争力に影響を与える。**最も進んだ規制は欧州と米国で可決されており、それぞれ主に義務化とインセンティブに依存している。

Financing Sustainable Aviation Fuels (World Economic Forum (WEF) / Kearney)

[Financing Sustainable Aviation Fuels: Case Studies and Implications for Investment | World Economic Forum](#)

Airports see growing pressure from airlines to ensure physical supply of SAF. As a result, **they may invest in SAF infrastructure and potentially even projects, to attract airlines committed to sustainability and provide an incentive in an increasingly eco-conscious industry.** Strategic industry investors, such as airlines and OEMs, have other motivations beyond pure financial returns – many of them likely see SAF as a ‘licence for aviation to operate’.

空港は、SAFの物理的な供給を確保するよう航空会社からの圧力を強めている。その結果、**空港は持続可能性にコミットする航空会社を惹きつけ、環境意識が高まる業界での動機付けを提供するため、SAFインフラや、場合によってはプロジェクトそのものに投資する可能性がある。**航空会社やOEMなどの戦略的な業界投資家は、純粋な財務的リターンを超えた動機を持っている。彼らの多くは、SAFを「航空業界が運営を続けるためのライセンス」と見なしている。

Airports' critical role in scaling SAF solutions (PA Consulting)

[Airports' critical role in scaling SAF solutions | Article | International Airport Review](#)

"Airports can help rebalance risk and reward by facilitating buyer coalitions, aggregating demand, and enabling longer, bankable offtake agreements. **According to the International Civil Aviation Organization (ICAO), 175 airports globally already offer or have offered [SAF], and this number is expected to grow as supply becomes a competitive differentiator.** ... Projects such as British Airways' long-term contracts with Project Speedbird demonstrate how early adoption can yield cost advantages and market leadership."

空港は、購買連合の円滑化、需要の集約、そして長期で銀行融資が可能なオフテイク契約を可能にすることで、リスクと報酬の再調整を支援できる。**国際民間航空機関(ICAO)によれば、世界中の175の空港が既にSAFを提供しているか過去に提供した実績があり、供給能力が競争上の差別化要因になるにつれて、この数はさらに増加すると予想される。**... ブリティッシュ・エアウェイズのプロジェクト・スピードバードとの長期契約などの事例は、早期の導入がいかにコスト上の利点と市場のリーダーシップをもたらすかを示している。

ご参考:

Cathay welcomes the Government's Policy Address initiatives (Cathay Pacific)

[Cathay welcomes the Government's Policy Address initiatives to further strengthen Hong Kong's leading international aviation hub status - Cathay Pacific](#)

Ronald said: "SAF is widely considered by the industry to be the most important lever for decarbonising aviation. We believe these initiatives will not only bolster the competitiveness of the Hong Kong international aviation hub, but also the availability and affordability of SAF. We are eager to continue working in tandem with the Government and industry partners to advance the adoption and use of SAF

ロナルド・ラムCEOは次のように述べた。「SAFは航空業界を脱炭素化するための最も重要なレバーであると広く認識されている。これらの取り組みは、香港の国際航空ハブとしての競争力を高めるだけでなく、SAFの可用性と手頃な価格をも向上させると信じている。我々は政府や業界パートナーと協力し、SAFの採用を前進させることに意欲的である。」

Incheon International Airport Corporation ... incentives to airlines (Maeil Business Newspaper (MK))

[仁川国際空港公社は、国内線を利用する航空会社にインセンティブを与えることを決定しました。- MK](#)

"The incentive system was introduced to actively respond to the International Civil Aviation Organization's (ICAO) International Aviation Carbon Reduction Offset Program (CORSIA). The corporation expects it to help respond to international environmental regulations and transform the domestic aviation industry into an eco-friendly one. Lee Hak-jae, president of Incheon International Airport Corporation, said, 'This incentive will serve as an opportunity to strengthen low-carbon and eco-friendly airport operations and strengthen the global competitiveness of the domestic aviation and refining industries.'"

このインセンティブ制度は、ICAOの国際航空炭素オフセット削減プログラム(CORSIA)に積極的に対応するために導入された。空港公社は、これが国際的な環境規制への対応を助け、国内航空産業を環境に優しいものへと転換させると期待している。仁川国際空港公社の李学宰(イ・ハクジェ)社長は、「このインセンティブは、低炭素で環境に優しい空港運営を強化し、国内の航空および精製産業のグローバル競争力を強化する機会となるだろう」と語った。

■ 2021年10月、スキポール空港はエアラインに対するSAFインセンティブプログラムを発表

インセンティブ総額 1,500万ユーロ(約21.25億円)

インセンティブ年度(4月から翌年3月)毎に割当

- 2022年度: 250万ユーロ(約4億円)
- 2023年度: 500万ユーロ(約8億円)
- 2024年度: 750万ユーロ(約12億円)

* 会計は年度毎となり、残額の翌年への繰越しはなし。
* 換算レート: 1ユーロ=161.69円
(2023年11月9日みずほ銀行公示仲値)

インセンティブの詳細

- SAF 1トン(1,000kg)の給油につき400ユーロを支給
- 合成燃料(合成灯油)1トンの給油につき1,000ユーロを支給

注1: 合成燃料とは、二酸化炭素と水素を原材料として製造される、カーボンニュートラルな石油代替燃料である。

対象となるSAFの条件

対象となるSAFの条件(以下の全てを満たす事):

- JET A-1と比較して、ライフサイクル全体でCO2を70%以上削減するもの
- ヨーロッパで生産され、可能であればヨーロッパの原料を使用したもの
- 欧州委員会が決定したEUレベルでの、固体・液体・気体の全てを含む、包括的な持続可能性基準の枠組となる「EU再生可能エネルギー指令」(EU RED II) 付属書IX Part AまたはBに準拠するもの
- 各インセンティブ年度である2022年4月~2023年3月、2023年4月~2024年3月、2024年4月~2024年12月の期間にスキポール空港にて給油するもの

インセンティブの配分方法

スキポール空港は、各インセンティブ年度の4月に航空会社各社が提出したSAFの予測給油量の合計を算出。

- 予測量の合計がその年度のインセンティブ予算内に収まれば、スキポール空港は航空会社各社に対し、申請通りのインセンティブ額の支払い予定となる旨を5月1日までに伝える。
- 予測量がその年度のインセンティブ額を超える場合は、5月1日までに航空会社各社に対し、支援可能となる最大額を伝える。インセンティブ予算は、航空会社各社から提出された予測量に基づき、比例配分する。

インセンティブの申請手順

スキポール空港は航空会社に対し、予めインセンティブ年度開始前に申請手順を通知する。

<SAFの年間予測使用量のステートメント>

- 航空会社はスキポール空港に対し、スキポール空港での対象SAFの給油に関心がある旨を通知し、各インセンティブ年度の4月1日までにSAFの現実的な予測量の年間ステートメントを提出する。
- 航空会社は更に各インセンティブ年度の10月1日までに最新の予測ステートメントを提出する。

<その他、航空会社が提出する物>

- SAFの技術仕様書および炭素削減証明書を含む対象SAFの購入契約証明書
- Aircraft Fuel Supply B.V.(スキポールに本社を置く航空燃料の配送・給油会社)の給油証明書
- SAFインセンティブの条件を満たすかどうかを判断する為に、スキポール空港が関連するとみなすその他の情報
- 各インセンティブ年度の4月ー9月期のこれらの情報を10月15日までに提出。
- 各インセンティブ年度の10月ー3月期のこれらの情報を翌年4月15日までに提出。
- 最後の2024年度では、10月ー12月期のこれらの情報を2025年1月15日までに提出。

- 2021年7月1日からのSAF義務化に伴い、2022年にインセンティブプログラムを開始。

主体	Swedavia AB (スウェーデンの100%国営企業。国内10箇所の空港を保有・管理・運営)
対象者	航空グループ(51%以上の所有権を保有する1社または複数の航空会社により形成)

インセンティブ	総額	<ul style="list-style-type: none"> ● 2022年度(1/1-12/31): 20MSEK(スウェーデンクローナ/ 約2.77億円) ● 2023年度(1/1-12/31): 40MSEK(スウェーデンクローナ/ 約5.54億円) <p>* 換算レート: 1SEK=JPY13.85 (2023年11月9日現在)</p>
	詳細	<ul style="list-style-type: none"> ● 混合SAFとJet A1間の価格差の50%を補助 (燃料供給業者から補助金が出る場合は本プログラムの対象外。補助金は、申請が最初に処理された日付のジェット燃料 (Jet Fuel Price Monitor (Europe & CIS)) のスポットレートと、航空会社から提出されたニートSAFとの差額を照らし合わせて算出。) ● Swedaviaから各航空グループへの補助金の下限は125,000SEK(約157万円)の為、航空グループが負担する価格差の下限は250,000SEK(約314万円)となる。 ● 2021年7月1日からのSAFの全国的な削減義務導入に伴い、その義務の要件を超える量に対してのみインセンティブを割り当てる。 ● 支給額の計算はSEK建てで行う。換算レートを適用する権利はSwedaviaが保有する。

インセンティブの申請手順

1. インセンティブプログラムの参加に関心を持つ航空グループ各社は、SAFを購入する前に、Swedaviaに参加希望の旨を通知し、**申請書を提出**する。
2. Swedaviaは申請内容とインセンティブ予算の残額に基づいて配分額を算出し、その資金を**プール**した上で、航空グループ各社に配分の決定内容を通知する。
3. 航空グループ各社は、**SAFの価格・購入量を明示した発注書、給油証明書、サステナビリティに関する文書等の必要書類**を申請完了後4ヶ月以内にSwedaviaに提出する。**プール**していた資金が使用されなかった場合、資金はインセンティブの全体予算に戻される。
4. Swedaviaは、必要書類の受領、確認、承認後、30日以内にインセンティブを支払う。

※2023年度に於いては、各航空グループは1か月に1度申請ができ、インセンティブの予算は、2022年(1/1～11/30)の**最大離陸重量で換算したトラフィックの割合に基づいて配分**する。インセンティブは、各該当期間に予算残額がある限り、配分する。

2023年度の期間	インセンティブの配分方法
1月～4月	各航空グループは、トラフィックの割合に基づき申請可能
5月～8月	各航空グループは、予算残額の内、 最大6MSEK(約7,500万円) まで申請可能
9月～11月	各航空グループは、予算残額分に対して申請可能

■ デュッセルドルフ空港は航空会社に対するSAFインセンティブプログラムを実施

インセンティブ

2023年インセンティブ年度(1月から12月):

- 給油/出発ごとに1,000ユーロ(約14万円)を上限として、混合可能なSAF(ニートSAF)1トン(1,000kg)の給油につき250ユーロ(約35,400円)を支給
- 各航空会社への年間の支給上限額は10万ユーロ(約1,417万円)
- プログラム全体の予算上限の設定はない

* 換算レート: 1ユーロ=141.66円(2023年2月14日現在)

対象となるSAFの条件

- EU REDIIに従って認定された、混合可能なSAFのみを使用。
- 従って、デュッセルドルフ空港(FDG)の目的は、製造に再生可能エネルギー源からの電力のみを使用し、食料生産と競合しない残留材料または残留バイオマスのみを使用する燃料の使用を促進することにある。

対象となる航空便

- デュッセルドルフを離着陸する、大型航空機の定期商用旅客便(FDGフライトタイプ11~38、フライトタイプ12および22=リダイレクト便を除く)で、運航便名には各航空会社のコードが付いているすべてのフライト。但し、コードシェア便は除く。

対象となる旅客

- インセンティブ年度の翌年の1月10日までに受領したフライトレポートに基づき、FDG交通統計に記録されたすべての搭乗客、降機客、トランジット客で、上記の対象となる航空便でデュッセルドルフを往来する旅客。
- 大陸間旅客: 上記の旅客の内、便名に直行便番号がついている直行便を利用し、空港の目的地または出発地が次ページの国の一覧表に所在していない旅客。

航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 令和3年度、2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するためのロードマップを作成
- 各事業者や各空港が取組を進め、適切に説明責任を果たしていくことができるようになるための制度的枠組みを導入
 - ➔ 航空法・空港法等の改正（両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け）

[令和4年6月10日公布、令和4年12月1日施行]



国土交通大臣

航空脱炭素化推進基本方針

- 航空の脱炭素化の推進の意義や目標
- 政府が実施すべき施策**
- 関係者が講ずべき措置に関する基本的な事項

認定



申請



航空運送事業者

航空運送事業脱炭素化推進計画

- 各航空会社の脱炭素化推進に向けた方針
- CO2排出量削減目標（30年時、50年時等）
- 目標達成のための取組内容・実施時期

（基本的な方向性）

- 航空機運航分野と空港分野において脱炭素化を推進
- 国土交通省、環境省、経済産業省その他関係省庁の連携

（具体的な施策）

- 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進※
- 管制の高度化等による運航の改善
- 航空機環境新技術の導入 等

※「取組のマイルストーンとして、2030年時点の SAF の使用量について、本邦航空運送事業者による燃料使用量の 10%を SAF に置き換えることとする。」

【目標値10%の制定経緯】

2021年9月、SAFの導入促進を目指す世界経済フォーラムの連合「Clean Skies for Tomorrow Coalition」に参加する、航空会社、空港、燃料供給会社などの企業60社が、SAFの供給・使用の割合を2030年までに10%に増加させるというコミットメントを表明。（日本企業としては、ANA及びJALが署名）

ガイドラインの構成

- ガイドライン（第二版）では、航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、空港関係者が連携して空港分野全体の脱炭素化を推進するための**空港脱炭素化推進協議会の組織**、空港管理者が作成する**空港脱炭素化推進計画の認定**、**航空法・国有財産法の特例を受ける場合の手続等**の記載を追加。

計画策定ガイドライン（初版） R4.3

- はじめに
- 本ガイドラインについて
- 空港脱炭素化推進のための計画について
- 空港脱炭素化推進のための計画における記載事項について
- 関連資料等

- 基本的な事項として、航空の安全の確保に関する事項を記載し、各取組において検討すべき安全対策等を解説

- 協議会の組織・運営、構成員、協議事項等の運用方針について解説

- 空港管理者が推進計画の認定申請や計画を変更する際の手続きや認定基準について解説
- 空港脱炭素化の取組を行う際に航空法・国有財産法の特例を受けるための手続き等を解説

計画策定ガイドライン（第二版）

- はじめに
- 本ガイドラインについて
- 空港脱炭素化推進のための計画について
- 空港脱炭素化推進のための計画における記載事項について
- 協議会の運用方針
 - 協議会の位置付け
 - 協議会の組織
 - 協議のポイント・留意事項等
- 推進計画の認定等の手続き
 - 認定手続き
 - 認定基準
 - 推進計画の変更
 - 航空法・国有財産法の特例を受けるための手続き
- 関連資料等
 - 関連する計画等
 - 協議会の設置規約の例

空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドラインの改正（概要版）

ガイドラインの目的及び位置付け

- 空港脱炭素化推進のための計画（以下「推進計画」という。）の作成に当たって、**空港施設・空港車両等からのCO2排出量を削減する方策及び空港の再生可能エネルギー拠点化に向けた方策等**についての検討を適切かつ迅速に行うための一助となることが目的。
- 推進計画における記載項目・内容等を示すとともに、**各項目について検討を行う際の考え方を解説**。
- 航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、**空港脱炭素化推進計画の認定、航空法・国有財産法の特例を受ける場合の手続き等**を記載。
- 推進計画の作成に当たり適宜活用できるよう「**空港脱炭素化推進のための計画の記載例**」、「**取組・検討事例集**」を提示。

空港脱炭素化推進のための計画について

推進計画の対象空港及び策定主体

- 推進計画は、**全ての空港で策定されることが望ましい**（空港毎に作成）。
- **全ての空港関係事業者は、自らが排出する温室効果ガスを削減するための取組を主体的に検討し、空港管理者**（共用空港においては国土交通大臣）**は、各空港関係事業者の取組をとりまとめる**。
- コンセッション空港では、**運営権者も主体となって大きな役割を果たす必要**があり、空港管理者は、運営権者の協力を得て推進計画策定を検討する。

空港脱炭素化推進のための計画の概要

- 温室効果ガスの排出状況を把握し、当該空港の**地域における位置付け、空港の規模・地理的特性及び管理・運営状況等を踏ま**えつつ、適切な目標やこれを達成するための取組を検討する。
- 脱炭素化の取組は様々な内容が想定されるとともに、各取組の実施主体は非常に多岐に亘ると考えられるため、**関係者からなる協議会を設置するなど、関係者の意見を十分に反映しつつ作成するとともに、計画的かつ着実に実施される体制を構築することが望ましい**。
- 推進計画は、取組の全体像をとりまとめたものであり、**策定後には、各取組の実施に向けて速やかに安全面の検証や技術的な検討等の詳細検討を行う必要がある**。

推進計画に記載する事項

項目	記載内容
空港の特徴等	<ul style="list-style-type: none"> • 地理的特性等 • 空港の利用状況 • 空港施設等の状況 • 関連する地域計画での位置付け
基本的な事項	<ul style="list-style-type: none"> • 空港脱炭素化推進に向けた方策 • 温室効果ガス排出量 • 目標年次及び目標 • 空港脱炭素化を推進する区域 • 検討・実施体制及び進捗管理の方法 • 航空の安全の確保
取組内容、実施時期及び実施主体	<ul style="list-style-type: none"> • 空港施設に係る取組（空港建築施設の省エネ化、航空灯火のLED化） • 空港車両に係る取組（空港車両のEV・FCV化等） • 再エネ等の導入促進に係る取組（太陽光、蓄電池・水素等） • 航空機に係る取組（駐機中、地上走行中等） • 横断的な取組（エネルギーマネジメント、地域連携・レジリエンス強化） • その他の取組（空港アクセス、吸収源対策、クレジット活用等）
ロードマップ	<ul style="list-style-type: none"> • 取組内容、実施時期の概要を時系列で整理